



## UR KJELL-OVES VRAKREGISTER I. MALAREN.

- 6) Mellan Stora Sitt Kallens och Klubbens ligger ett fartygsvrak. Vraket är mycket nedbrutet. Bortsett från stötar upp är dyra. Nere i dyra kan fartygets botten- delar väl ses. Vraket är snett och sannolikt en jakt. Längd c. 20 meter. Ligger öst.
- 7) BETTY, präst. Bortsett från Guds hus i Västerås församling. Prästen byggdes vid Guds hus i Västerås församling år 1890. Flotten utskades senare till ett halvtusen präster och 2 motorbåtar. På godset fanns Båbyggveri, tegelbruk, sågverk och egen järnväg. Flotten avströmdes 1928 till Strängnäs, förutom prästen BETTY som blev liggande kvar efter strömbåten. Den vattenfylldes efter en tid och har nu brutits ner till en plankbåg. Prästen är helt byggd i furu och är spetsgättad.
- 8) Position: Norrtorpsudd, Granfjärden.  
Vid dykning på platsen år 1978 anträffades här en stockbåt, som mäter 4,55 meter i längd, 6 dm i bredd och 4 dm höjd. I stockbåten ligger en bottendurk, som täcker en tredjedel i längd, en svavrad skål ligger där med ett bänkrättens däck, en paddel likadant. Stockbåten har skänk på så sätt att tre större stenar har lagts i den. Därigenom har också de lösa träfogarna legat kvar i båten.  
Rapport har tillkallats MA. SMEN har underkänt stockbåten. Länsantikvarien i Södermanland har underkänt på fyndet. Ingen instans har visat något intresse för en eventuell bärgning och konservering av föremålen.
- 9) MARIA, slup. Komort Torshälla. Skeppare Axel Josef Flodberg Flodberg var ett stort original, men blev med tilltagande ålder rätt vresig, varför han under sina sista 10 skeppår fick se sig ensam. Han lyckades med detta med några undantag. En höstdag 1915 gjorde han sin sista seglat med MARIA, eller MAYA som hon alltid kallades, då han seglade rakt upp på land vid Norrtorpsudd på Granfjärden. Stockbåten under 8) anträffades när MARIA efterstöktes. De naturliga uppgifter som fortfarande finns kvar om Flodbergs förlisning utpekar förlisningsplatsen på olika punkter på en 2 kilometer lång sträcka. Genom ett par samtida brev har dock förlisningsplatsen exakt kunnat fastställas. På denna plats finns diverse trävirke kvar, bl.a. ett spant, dock inget vrak. Genom ytterligare naturligt träd till har eluppen dragits flöt, reparerats, och avriggats till träns. Hon skall som präst ha anljöt Västerås då och då med kolstall.  
De naturliga och skriftliga uppgifterna, som klargjort osämdighetserna runt denna förlisning, har kommit mig tillhanda, oftast genom en tillfällighet, under en period av c. 5 år. Skälet till det ligger i det faktum att jag varit på platsen vid ett par gånger att denna av den okompletta historien med några nya pusselbitar.  
MARIA var aldrig registrerad. Hon mäter 19 ton, och tycks ha anskaffats av Flodberg 1894. Man någon kompletta hennes historia bakåt i tiden?
- 10) ALMA, slup. Förlisat Lindö tegelbruk, Granfjärden.  
Längd 20,06 meter Bredd 6,26 meter. Byggt i Roslagen av ek och furu ökad årtal. År 1871 är hon hemmahörande på Selålsön som HJESBÄCK. För 1876 återfinnes hon vid Lindö tegelbruk vid Granfjärden. I början av 1910-talet fraktade hon tegel till kraftverksbygget efter Björnbågen i Västerås. C. 1915 låg hon i vintervertur vid tegelbrukets brygga, då trycket hon med av isen. ALMA, som hon heter under Lindö tiden, blev liggande kvar på platsen. Numera återstår botten och spant av henne. Hon ligger som djupvattnet på 3 meter.
- 11) 3 st. flatbottnade präster. S Ormhäll, Riddö, Blacken  
Prästerna har i turordning använts av jordbruket på Riddö och är alla tre byggda vid Båbyggveriet vid Ormhäll. Vart efter de tjänat ut har de lagts på denna samlingsplats. Den sista prästen har brutits ner till vattenytan. Prästen därefter står vattenfylld därvid medan den förebaste har dragits upp på holmen Fjellö.  
12) Kanelpräst. Borgsunds hamn invänd Strömsholms Kanals mynnig  
Byggt av furu på Kravell med flät akterpegel och är däckad. Rodret sitter kvar i sina infästningar. Eventuellt däckhus saknas. Prästen är i god kondition. Hon ligger på 2 meters djup och med högsta punkten någon decimeter under ytan. Prästen ligger i norra änden av Borgsunds forns hamn.  
13) HÄRO Nr. 4, präst. Skövholmen, Riddö, Västerås församling  
Prästerna är byggda vid 25-30 meter lång och c. 5 meters bred. Prästen ligger övergiven i vassen på Skövholmens v sida. Prästen ligger av bomsverket, som också förvaltar Riddö. Prästen, som är helt öppen och står som på en överbyggnad i för och akter, har legat övergiven på platsen sedan c. 1972.

- 4) JOSEPHINE (1), Myllungers  
Längd 101,50 fot Bredd 22,90 fot. Byggt vid Samsel Örnäs västsid  
i Stockholm år 1827. Satt i trafik i Malaren mellan Stockholm - Arboga.  
JOSEPHINE var försedd med 3 eldstäder, som var placerade i rad under däck, med skorstenen placerad över den mittre. Angreman var placerad på däck. Hon kunde enligt samtida berättelser ta c. 700 passagerare. Fartyget hade försäts med ett del av myllungers som Owens konstruerat under byggnationen. Bl.a. ständiga skivlar, som kunde fällas åt sidan när fartyget skulle seglas, och en ångkondestator, som var placerad under fartygets botten.  
På dessa detaljer sökte Owens patent hos Kgl. Vetenskapsakademien. Vetenskapsskolan ville inte ge honom patent på detta, emellilunda detaljer var kända utomlands. Efter avsaknad från Owens sida där han påpekar att det är i Sverige som vill ha patent och inte i Sverige utlandet får han sitt patent (av ersatt att dessa är relationerna något bristande och Owens pekar på tillfället att riva av Akademiens sedan han har varit i banden).  
Fartyget är under sin tid utsett för en mängd ändringar, som vanligt i denna tidiga ångfartygsperiod, men fullgör dock sin uppgift till beaktning.  
Strukt efter avgång från Strängnäs den 2/11 1827 på färd till Stockholm upmärksammade kaptenen på att det brinner i salonggolvet. Trots stora försök att släcka branden tar denna överhanden. Elden i pannorna har på ett tidigt stadium släckts. Besättningen bissar segel och för i den fria vinden in fartyget på grunt vatten vid Byrk S. Strängnäs. Fartyget brinner ner till vattenytan. Besättningen blir kvar på platsen i en vecka efter olyckan och plöcker då reda på de delar som nu återstår, såsom galjonsfigurer och maskineriet.  
Angremanen sattes därefter upp vid Skottvågs gravor invänd Åkers Styckebruk. Denna är nu upprädd och kan beses vid gravarna.  
Owens hade vid olyckstillfället ett nybygge på stapeln vid Åkers Styckebruk, där han då innehade en verksamhetsförhållning, detta nybygge fick övergå ännu JOSEPHINE (11).  
Owens hade sin verkstad där Kgl. Myntet ligger i Stockholm: För att få en större arbetsplan mot sjöändan skänkte han sine uttjänta fartyg där och fyllde över dem. Några av de fartyg som nu vilas under Morr Malarestrand är UPSALA, AMPHITRITE, JOSEPHINE (11) och assessor Juringski trampslup GEFION.
- 5) Handelsman Lars Bergströms jakt. Komort Västerås  
i Västerås Rådstuorkäta protokoll År 1756 framgår att den 15 november inkommer några medlemmar ur stadens skepparskär och berättar att de varit vid Klubben för ett upptagna handelsman Lars Bergströms jakt, som där gått i sank. De har inte kunnat bärga fartyget eftersom det så starkt stormat, att både varper och tåg släpades gått öboder. Lite råg och någon salt fisk samt annat gods hava de dock bärgat och överlämnat till Ågrens mot betalning för bärgningen.  
Den 17 november inlämnar skeppareåldermanen Drömer en förteckning på det gods som bärgats. Noteringen finns här, men förteckningen är borta.  
Den 22 november inkommer samtliga skeppare som varit med vid Klubben och arbetat och kräver betalning för sitt arbete. De blir dock hänvisade till Bergström som skola betala dem för sitt arbete.  
Här slutar de skriftliga handlingarna. Bergström var en känd handelsman i Västerås på sin tid med egen flotta.  
Vid dykning på platsen finns inget fartyg kvar, varför det senare torde ha bärgats utan ett något skrivits därav.  
Vid samma dyktillfälle i september 1978 anträffades på den troliga förlisningsplatsen ett parti av c. 200 Rörströmdetaljrika. På några av detaljerna hade tillverkningsdagen daterats 17/11 1755 och 16/9 1756. Det ligger nära till hands att anta att dessa varit lastade på det fartyg som förlits här vid denna tidpunkt. Detaljerna var tillverade i Finland och med smärten "numera" och "Ågell på blommande kvist". Detaljerna var genomgående i ett dåligt skick, men dock kulturhistoriskt värdefulla. De har varit förpackade i 2 träkåsar.  
Detaljerna finns nu att beskåda i Rörströms museum och vid Nationalmuseum.

UR KJELL-OVES VRACKREGISTER I. MALAREN.

20) HABIL, skonerst  
 Vikasjön, Blacken  
 Bygd i Grönsjöhamnen på Väddö år 1867 av furu på kravell. Längd 40,90 fot  
 Bredd 22,70 fot. HABIL köptes inledningsvis av M. Jansson, Håkånäs, för att  
 senare komma till P. Norberg, Nyckö.

Söndagen den 5 november 1876 avrick transportbållarsta bogsverksfartyg NYLVE  
 med i slup takna skonersten HABIL, slupen JENNY slupen AM, slupen KANVI, galsen  
 RYKOLP samt slupen ANNI, med destination till Köping och Arboga. Fartygen började  
 under godt väder till Grönfjärden uppnatta, då öfversees RYKOLP slöt sig och fort-  
 satte för egen segel. Båttarna på Blacken öknade vinden till NO storm med snötjocka.  
 Kursen styrdes av bogsverks, med hjälp av kompass, på Kvikskund med en grad N  
 styrbord. När luften något lättade syntes holmen Vikasjön och babord i stället för  
 ett döttills öknat grund. Kogsverksbåten NYLVE hopade över grundet, men skonersten  
 HABIL och slupen JENNY blev sittande därför. De tre kvarvarande seglarna klarade  
 sig från grundstötning men fick varieraende skador i för och akter genom det tvära  
 stoppet, när de åkte in i vattendrä. Förstök fördes omgående att få de grundstöta  
 fasttagen av grundet, vilket dock misslyckades. De tre flytande fartygen bogsverks  
 till sina bestämelseorter. Vid middagstid på olycksdagen skogs pumpar och master  
 böjda sig i rummet, vilket utvisade att botten var krossad på HABIL. Senare på dagen  
 kom slupen JENNY genom stormen av grundet och drev ned mot södra änden till den  
 s.k. Nybyviken. Slupen JENNY köptes av grosshandlare Östström i Arboga. Hon bärgades  
 och reparerades under år 1877 och bemandede skroffet i Österviken. I den trakten NOR  
 och bevaras till 1960-talet, enl. Sjöfartsregistret, när hon 1967 kommer till Stockholm  
 som lastfartyg. 1964 meddelar Sjöfartsstyrelsens kommissionär att JENNY sjunkit i  
 närheten av Klackeboviken.

I HABILs skeppsbok, som finns bevarad på Stockholms Stadsarkiv, kan man  
 följa olycksfärden och skeppens anteckningar efter förlossningen. Mellan den 6 - 22  
 november avrustar skepparen och delar av besättningen allt löst från haveristen.  
 Den sista noteringen är införd den 28/11 1876. Inget annat antyds i efterlämnade  
 handlingar än att skrovet skall ha blivit kvar på grundet och väl lär ha sjunkit  
 där efter en tid. Efter två års dykningar och undersökningar på platsen har inte  
 givits något spår av vraket.

Historien relateras för en kunnare av roslagsbåtarna, varvid det då framkommer  
 att han för en tid sedan läst ett brev skrivet av befälhavaren Johan Erik Mattsson  
 avsånt till en av besättningsmedlemmarna vid den olycksalliga resan. Av brevet framgår  
 att befälhavaren sista åtgärd på olycksplatsen var att skilja det tomsa skrovet för en  
 symbolisk summa till en närboende fiskare, för att han under den kommande vintern  
 skulle hugga upp skrovet till kaffevod.

Skonersten HABIL var lastad med 288 liter träkol från Söndsvall. Uppgifterna runt  
 denna olycks handling har framkommit efter 2 års arkivforskning, varefter HABIL efter-  
 söktes på området runt Plånsjön under 2 somrar, innan det klarläggs att hon huggits  
 upp till kaffevod. Vilket också är ett Sjö för en enkel vrackägare.

21) ANNA, slup  
 Kvikskundsbrunn  
 Bygd i Arboga år 1852 av ek och furu på kravell. Måter 72 ton.  
 I en artikel i Västmanlands Läns Tidning 16 oktober 1890 omtalas att slupen ANNA  
 med sjökapten P.A. Torrens som befälhavare den 27 maj 1889 infäst på järnmalin  
 i Strösholm, för att avgå till Hårnäs. Den 28 maj passerar kapten Torrens Kvikskund,  
 där byggandet av TVAL-banan pågår. Vid passeraudet av brobygget töpser slupen mot en  
 50 fot lång bjälke och sjunker. I oktober 1890 har Torrens inläst 7000 till färdna-  
 rätten för att få ersättning med 5.100 kronor för den förlust han gjort. Rättegången  
 uppskjöts för vittnens hörsande. Hur det hela slutade framgår inte av tidningsnotiser.

Fartyget är dock bortforslat. Sedan olycks handlingen har passagen meddrats några gånger  
 och två landvägshvar byggts på platsen. Vid dykningar av det senaste brödyget  
 båda dykarna detta var i åtanke, men kunde inte iakttaga något annat av detta.  
 År 1892 återfinnes Torrens som skeppare på slupen CARL tillhörande Hamre tegelbruk  
 straxt utanför Västerås.

14) J.-A. No 9, vrak  
 Vikasjön, Blacken  
 Bygd i Klackeboviken i Stockholm år 1891 av ek och furu på kravell.  
 Längd 20,76 meter bredd 5,50 meter Djup 2,26 meter. 71,81 ton. Pråmen redares av Johan  
 Andersson, med hemort i Stockholm. Denne Andersson hade en mångd prämar, en del skrivna  
 i Stockholm med andra hade begävt med Strömsholm som hemort.

Denna präma förvärfades av Eaklistuna Motorbåtklubb straxt före andra världskriget  
 för att kunna upp värdepappers vid klubbholmen Plånsjön. Redan första vintern knäcktes  
 för att isen och ställde sig på botten på 3 meters djup. Pråmen bar därefter successivt  
 nedbrytits så att hon nu ligger helt under vattenlinjen.

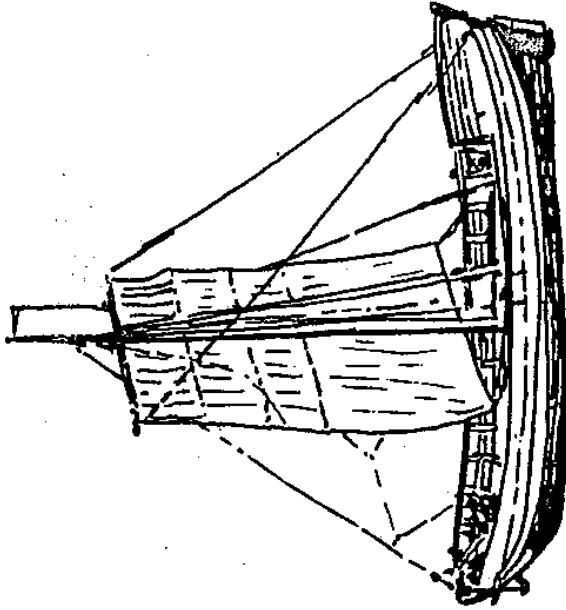
15) Pråm, bygd på kravell och är spetsstättad. La & St Habbholmarna, Blacken  
 Pråmen har lagts ner i sundet mellan dessa holmar i mitten av 1950-talet, som vind-  
 skydd för Eaklistuna Segelsällskap. Pråmens ursprung är okänt.

16) KLACKEBOVÄRDET ex TVALISÖ, Engartyg, /1971 La & St Habbholmarna, Blacken  
 Bygd av järn & Metall Mek.verk. år 1877. Längd 32,28 meter bredd 5,50 meter  
 Djup 2,74 meter. Meter TVALISÖ under sin tid hos Strängnäs Rederi A.B. Områdes till  
 KLACKEBOVÄRDET i april 1924 sedan hon sålits till Angartygs AB Deotringholm - Vittje-  
 Efter att hon toctis ur drift sålde hon i september 1951 till Malindes-Munktell i  
 Eaklistuna. Skrovet renas från allt löst, och ligger såsom "pråm" vid en skrofferna  
 i Eaklistuna under ett par år. År 1954 har Segelsällskapet Svevra fått henne som gåva  
 för att sänkas som värdepappers vid klubbholmen. Skrovet är tomt och har nu gungat ner sig  
 i blåslaren så att hon nu ligger 4 meter under vattenlinjen.

17) NICKAN, motorpråm  
 - Korratorpauddet, Grönfjärden  
 Bygd av furu på kravell vid Jungfruunds varv. RICHARD fastade eid på Grönfjärden  
 senast år 1934 med vetelest. Hon drev till Korratorpauddet, där hon övergavs. Makin-  
 eriet är dock borttaget. Detta måste ha hänt vid högvattnet, enär hon nu ligger i meter  
 ovan dagens vattenlinje. Resterna är svart brändskadade. Fartyget köptes av Carl Rickard  
 Johansson i Strängnäs.

18) Vrak?  
 Vid dykning invid Jungfruunds södra stensmarkering finner vi ett stenar ligger  
 c. 4 meter under ytan samt att det är c. 2-5 meter runt denna. På stenens NO sida ligger  
 en hög tegel på en yta av 5 x 2 meter. Något vrak finns inte på platsen. Möjligen är  
 detta kabyssen till en seglare. I tegelhöpen har en flaska i grönt glas kunnat hopplödas  
 Efter hopplänning har denna fotograferats av SSM. SSM:s bedömning är att flaskan här-  
 stammar från 1600-talets första halva. En närmare arkivstudie skulle kunna ge svar på  
 om detta är en vrakplåt.

19) Kopparvantskutan, förlöst oktober 1662 Jungfruunds, Grönfjärden  
 Våren 1974 anträffar Dr Ilmar Arens i Mikserkivet rättledningshandlingar över en  
 förlösing i Malaren där en båtläst med "Kronans pennningar" förlöst. I början av  
 oktober 1662 avgår präman Abraham Adrianssons skuta från Västerås med en läst av  
 "Kronans pennningar" ombord, med destination till Stockholm. Skutägaren Adriansson är  
 själv med på seglatsen. I handlingarna är det, som vanligt, mycket rundprat med litet  
 detaljer. Klart framgår dock att olyckan har hänt på Grönfjärden, "...attste skutan på  
 undervattensklippa och det beskade som ett stort träd fallit omkull". Var denna  
 seglare av större kvarvarande skutor har en punkt kunnat vaktas fram. Vid dykning på  
 denna plats den 30/4 1977 anträffades efter 15 minuter en i dalers kopparplåtmynt samt  
 en garnstika. Efter en snarare dykning på platsen har sammanlagt 4 st. i dalers koppar-  
 plåtmynt, 2 garnstikor, ett handtag till en värfja, stickert el.dyl. liindad med silver-  
 tråd anträffats samt att det dessutan anträffats en mång lövtunnas kopparfragment utan  
 nämnvärd sammanlagd vikt. SSM undersökte platsen den 16-17 juni 1977. Av sju dykningen  
 framgår inget om att fartyget skall ha bärgats. Var rentornade delar av lästen tagit  
 vägen har inte kunnat klarläggas i en handvändning. Stadsarkivarien i Västerås har dock  
 därefter, vid genomgång av en del kommunala handlingar från denna tid, anträffat ett  
 protokoll där det framgår att fartyget bärgats utan att någon nämnvärd mängd pennningar  
 förlorets.



Mälarskuta från 1700-talet  
efter modell i länsmuseet,  
Västerås.

22) "Silverhällsvraket" slup  
Byggt på klink på furu. Längd c. 20 meter. Wraket har inledningsvis påvisats av fiskaren på det aktuella vattnet. Fiskaren, född 1899, berättar att hans farfar kom till fiskestället år 1865. Fadern fortsatte fisket på samma vatten, för att fortsätta av sonen, som föddes år 1899. Fisket var således legat i familjen i 115 år på samma vatten. Fiskaren berättar att fadern talat om detta vrak. Wraket skall vara en ruspigg, i mastad, helt öppen, och skall ha gått på en sten mitt i farleden år 1899. Fartyget var kokalestad. Fartyget var vid olychan gammalt och färdig för upphuggning, varför några bärgningsföretag aldrig verkställdes. Besättningen nöjde sig med att säga ner masten, som fortfarande stod upp ur vattret. Det egentliga restvärdet låg i kokalesten.

Wraket ligger som ovan på 7 meter, med fören i N riktning. Hon ligger med sin högsta punkt på 5 meters djup. Hon är hel upp till däck, medan för och akter rasat ihop. Fartyget är utrustat med stockankare med trästreck, ligande bräspel och pumpstocken står upp i kokalesten.

Trots en omfattande arkivforskning runt denna förlisning har inget kunnat anträffas runt denna olycka. Fiskaren uppger förlisningsåret till 1895, men hon ser ut att vara äldre.

23) STRÖMSHOLMS KANAL /2691  
mellan Djurgårds udde och Ekeby Cyrt, Granfjärden  
Byggt av järn år 1865 vid Motala verkstad. Längd 18,5 meter. Bredd 5,0 meter  
STRÖMSHOLMS KANAL var på resa från Smedjebacken med 1.000 centner stångjärn till Stockholm, när man om natten den 11 september 1877 på färd österut passerade Ekeby fyr. Från motsatt håll ser man i mörkret lanternornas från ett mötande fartyg, som inledningsvis befinner sig i höjd med Djurgårdsudde. Fartygen närmar sig varandra med normal fart. Måda fartygsbefälhavarna berättar i senare utförlighet hur fartygens lanternor växlar sida. Ibland ser de endast styrbordslaternan och efter en stund enbart bebordslaternan. Befälhavaren på STRÖMSHOLMS KANAL berättar att det mötande fartygets lanternor en stund helt försvann. Fartyget upmärksamades så omedelbart på kollisionens strakt framför fören. STRÖMSHOLMS KANAL styres maximalt åt styrbord. Hon träffas av det mötande fartyget midleppes på bebords sida. STRÖMSHOLMS KANAL går med i den fribord, och är tungt lastad. Hon stunker på mindre än 1 minut. Om bord fanns 12 personer, varav 7 personer följer med i djupet. 5 personer räddas ombord på det påkörande fartyget, varav 1 person svårer påföljande dag av svåra skador. Han skrev sig vid påkörningen.

Det påkörande fartyget är skruvfartyget WULCANUS, med hemort i Kockilstuna. WULCANUS är byggt i Norrköping år 1876 av furu på järnspant. WULCANUS fick enbart obetydliga skador vid sammanstötningen.

Notiser i Västmanlands Läns Tidning: 30/7 1891 Bärgningsarbetet av STRÖMSHOLMS KANAL har påbörjats. 27/8 1891 Fartyget har bärgats och inbogerats till Djurgårdsudde för inspektion. Fartyget hålls flytande med hjälp av ett par prämar. 1/9 1891 Fartyget har nu införts till Ekensbergs Varv för reparation. (Santliga drunknade har anträffats på olika utrymmen ombord). 16/8 1892 Ångaren STRÖMSHOLMS KANAL är snart klar att för Transportbolagets räkning skickas in i traden Torshälla - Västerås. Befälhavare blir kapten Otto Sjöberg, sedan många år i bolagets tjänst. 3/9 1892 Ångaren STRÖMSHOLMS KANAL kommer enlöst vad nu beslutats, att under namnet SURANMÅR insätts å traden Stockholm - Strömsholms Kanal.

28/12 1911 meddelar Transportbolaget att fartyget skrotats vid Ekensbergs Varf.

Sjökapt. K.D. Svensson, 90 år, berättar att hans far skepparen Karle Svensson berättat att dykarna som bärgade STRÖMSHOLMS KANAL enträffade en kokalestad från i anslutning till vraket.

24) FARELL, motorfartyg, hemort Kalmar. I farleden vid Glansholmen  
Byggt av trä i Holland år 1937. Lastet salteter i Köping och avgår därifrån den 4/4 1967. Sammanstötter med oljetankern FRAMMIS i den trånga farleden mellan Glansholmen och Toppvik, varvid FARELL förliser och ligger nu på 55 meters djup. FARELL var lastad med 220 ton salteter. Hon kvarligger.

25) s/s SAUSHEIM, 650 ton  
Fartyget välte med gruslast vid Ågneudd 28/11 1969. Vid förlisningen omkom 3 man, däribland lotsen. Fartyget ålgrädes ur farleden, för att bärgas under följande sommar. Efter reparation såldes hon till Finland.

UR KJELL-OVES VRAKREGISTER I MÄLAREN.

32) **FRHM, bogserbåt**  
 Den 1/11 1906 var Stockholm stads remshallningsverks bogserbåt FRHM på hemväg till Stockholm, efter det man bogserat ut några prämar på Mälaren. Vid 1-tiden på natten möter man Angeren THANSITT 1, som skär FRHM:s kurs, och säger henne. Om bord på FRHM fanns 11 personer, varav 5 drucknade. FRHM hade en präma på släp, vilken klarade sig från förlisning. Präman togs på släp av THANSITT 1 till Stockholm. Bogserbåten FRHM har senare brägrats.

33) **Körcert ur Vestmanlands läns Vifning 10 november 1831, nr 45.**  
 "Mitten mellan månad och tisdag i denna vecka omkom omkring seglings skepparen Lars Andersson och sjömannen Johan Petter Kenström. De hade avseglat, för att på en slup hämta vud, och på hemvägen, troligen genom för sträng lastning och det starka väderet av sjöångens nedslagna, slunkit utanför en av Hågestholmsarna, kallad Elba, omkring 80 famnar från land. Det är uplyst, att fiskaren Hågestråm, boende på nämnda holme invid strömden där olyckan skedde, juup hört de drunknades nödröp, utan att vidtaga det nödska till deras räddning, ehuru en säker ökning låg helt nära till hands. På tillfrågan verfar Hågestråm sig lömnade de olyckliga någon hjälp, har han svarat, att han ej vådde för att de begivt sig ut på slup så sent, och, att de hade att skylla sig själva för vad som hänt, samt att han sålledes ej ansåg sig skyldig föra något till deras frälsning. Alle döda kropparna är uppsatta."

Skepparen Lars Andersson var, enligt förteckning på de, av Vesterås Hederi Bolag, anställda skrämmare och matrosar, skepparen på mälarejakten CARL JOHAN, med 1825 omändades CARL JOHAN som NYA FARTYGET. CARL JOHAN är skrapenatt 1825 och 1835, varför det är klarlagt att hon är bragd.

34) **ILMÖNSBÅD, mälarejaktt**  
 Mälarejakten ILMÖNSBÅD avseglar från Västerås, destination Stockholm, med järn, spik, mäsning och vitriol under befäl av Gustaf Markom, den 15 oktober 1826. Färdens börjande under remsvänder, ren åsöck betydligt segelsvårer, vid framkomsten till Åsersvå var kvällen sen, men genom att vädrat klaras upp och vinden lysta beslöit skepparen att fortsätta färden över Granfjärden för att eventuellt kunna anlösa för gatten på andre sidan fjärden. Skrämmarna berättar i sin sjöförklarings "...en och en halv fjärdingsväg ut på Granfjärden upptom från nordväst ett så häftigt stormväder besattningen och de 4 fartyget varande passagerarna att täcka luckorna och på dessa desto tätare skulle vädrarna målläggas dem stängarna, vilken befäring endast blev ållydd och verkställd, men sedan vädrat började bliva allmer svårt sprang inom fem minuter klyvare-bommen, och klyvarevredet jäste bommen inbrändes; lcke desto mindre lydde fartyget somn rodrat och manning anställdes för att lösa det i fartyget varande vattnet, men ett häftigt vindkast avbröt snart stormen och fartyget som nu lcke mera kunde styras sedan segelstallningen var förlorad, vräktes vrid för väg. Var omtänke om fartygets räddning brötte oss att kasta den större drögen och lockens nedslagna banna ej med förr än fartyget med sådan hastighet började sjunka att alla tvänne matrosar Johan Viklund och Carl Avelsson, jäkte soldaten Ivar Åsk och divershandlaren Ritas med hustru och nio små vådeligen omkring i böljorna. Undervegen jäste soldaten Erik Gustaf Bergqvist och Mar. Arbin vådeligen i lillbåten. Vi landsteg på Kjörgårdsuude på Fogdön, och blev drigen därpå förlad till Västerås av en torpare på Hallgrön."

Fartyget överlats av Hederi Bolaget till godsägarna utan kostnad och överlat samt-tidigt på dem ett försäka bärga ett skändra gods. Om detta lyckades var fartyget deras. Fartyget låg på 24 meters djup.  
 Godsägarna Inmätade Hederi Bolaget till kämnräskatten, vars utslag förelåg först år 1845. Där framgår att fartyget brägrats, samt att deras utslag blev ett förlusten fick delas mellan Hederi Bolaget och godsägarna. Kämnarskatten tillkommer godsägarna år 1837 ersättning med 14,76,000 Mär. Först i november 1841 avkommar Högsta lämslöten sin dom som fastställt på 100,000 Mark. Högsta lämslöten skall ersättas med 15,000 Mär. Hög.

1 **Kämnarskattens** Fiding den 16 maj 1828 finns en artikel, som berättar att man under vintern haft tre skuter liggande på olycksplatsen för att värpa fast vraket. Så snart isen lämnade började man förhåla skutorna mot land, men genom en svår storm gled vraket ur sin vassa och sjönk åter till botten nu på drygt 30 meters djup. Härgnings-manskaret var dock inte nedslagna, utan man deklarerade att arbetet skulle fortsett kommande vinter. Vid detta tillfälle torde man ha lyckats med bärgningen. Just detta år fanns ingen fiding som kunde berättas om arbetet. Vesterås Häring insommar i och med utlöften av 1828 och Vestmanlands läns Fiding kommer först år 1830.

26) **ERIC ANDER, mälarejaktt, 100 laster**  
 Svoged i Arboga av fura på kravell. Fartyget seglade den 17 juni 1806 på grund och sjönk vid Hunnakr invid Horns säteri vid Prästfjärden. Mälarejakten hade på och 4 kor i lasten samt ett mindre antal frimasegerare, däribland "Lasse-Maja". Grundet kallas ökrerter Lasse-Majas grund. Om denna händelse står att lcke närmare i Hävard Mats bok Hållens Skillemheter. Edward Mats upplyser personligen att fartyget enligt av honom anträffade handlingen bärgades efter ett par år och infrysades vid vater i Arboga. Fartyget är skrapenatt åren 1787 och 1808.

27) **SYDRA, jakt, hemort Västerås, Väst i Roslags**  
 Kåljät uppofft från SÖS (?) har jakten blivit påseplad och förlint på position N 59° 16' 0" O 18° 0" den 22 oktober 1903. Hon var lastad med rursand från läten med destination Stockholm. Den uppgivna positionen ligger på torra land mitt i Gröndal. Någon närmare efterforskning runt detta fartyg har jag ännu inte gjort.

28) **SFR 7, präma, 72 ton, 2 NV Ångarb**  
 Präman Ångs av Söderålske Bogser AB, med hemort i Söderålske. Präman bogserades mot Västerås med full last av singel. Rensrade 2 NV Ångarb den 14/12 1948 på position N 59° 51' 53" O 16° 40' 05" på resa från Härsjöarn. Inskallast 1 st stenkrans. Prämskepparen följde med i djupet. Präman ligger kvar på platsen.

29) **VI FRM, kapseglingsbåt**  
 I färdleden mellan Kullerö och Almö-Isund Söndagen den 1 juli 1906 avhöll Västerås Seforsällskap en kapseglingskväling med medverande bl.a. från Mälarbåden och Vråhälla. Men fick på den stora baren, där man startade vid hamnen och rundade Stora Sandöarna i Västeråsfjärden. Bena dag rådde orkanlikande storm, varför tävlingsledningen ville avslå tävlingen. De påstunde seglarna ville dock fullfölja tävlingen och så fick det bli. Av 20 anmälda båtar startade 18 stycken. I båtar bröt tävlingen av olika anledningar. En deltagande utlöfningsbåt blåste omgärdet på Märlinolen inne i hamnen, medan en annan förlorade sitt rodr. Segelbåten VI FRM, åg av kontorstaten Bernhard Forsman i Västerås, samt med två passagerare, hade i den SV orkanen rundat Stora Sandöarna och var på hovar för aktarlig vind. När hon befinner sig mellan Kullerö och Almö-Isund slår hon ner i vågslarna med sådan kraft att båten vattenfylles och sjunker på 15 meters djup. Ingen räddningsutrustning finns ombord. Särsliga är sikkumiljön. Passageraren Ing. Curt Hellström sjunker efter någon minut, medan de övriga två håller sig flytande tills hjälp anländer efter en halvtimme. Hellström anträffas uppliften vid Kullerö den 15/7 1906. De två räddade seglarna skjutas in till staden och transporteras under kvällen till restaurantholmen Elba, där de prisutdelningsfestligheterna som bäst pågick. Påret nu nås man av den traskiska underretalen. Segelbåten ligger fortfarande kvar på sin förlisningsplats. (Letta var det fente kullseglingsföret på en 4 veckorsperiod i Västeråsfjärden. Hela juni månad hade varit mycket blåsig och osäkerheten lcke vad den borde varit)

30) **Kungsörsvraket**  
 Arbgårns utlopp, Kungsör  
 Vraket har legat på åns botten utanför Kungsör i Kungsör. Vid den kraftiga vårfloden under våren 1977 lyftes vraket upp i strandkanten och blev fullt synligt när vattnet började inta normal nivå. Efter ett antal besök på platsen av bl.a. landsantikvarier i Västerås och tjuvstena från SSM bärgades vraket först i juli månad 1978. Landen fastställades till c. 16 meter och att materialet var furu. Vraket torde röra sig från 1600-talet. Vraket ligger förvaras i v. i vattenkar på SSM, för att sannolikt undersöka i samband med någon marinarkeoologisk.

31) **Ett fartygsvrak ligger i vassen vid den s.k. Håstapan S Sjösvillen i Hamre i Västeråsälven. Denna skuta låg förtöjd vid Mörra Björnen i ett vitt skärabelt skick. Skutan skulle upprustas till fritidsfartyg, men orkan räckte inte till för den lycklige Ågren. Skutan ålet sig vid en storm och strandade där den nu ligger. I mitten av 1960-talet vådde några ungdomar på skutan. Brändkåren låt den under sin tillaya brinna ner till vattenytan. Resterna ligger kvar på platsen.**

UR KJELL-OVES VRAKREGISTER I. MALAREN.

- 40) **HÄM, nedriggdd slup**  
Kärlaktör, Överseeån  
Invid Strångåsa. Carlsson blev sedermera ensam ägare till vråden. Hösten 1946 boacerade präben genom den trånge Råstadsbåsen mellan Överseeån och Aspön. Genom en vindpust satte den höjdygda präben på grund 0 om Kärlaktör. Carlsson avsåg att frösida drå vråden av grundet till våren 1947. Carlssons styrman på präben brände i förläsningsplatsens närhet. Denne blev träddad av sin omgivning hela vintern för grundstötningen. En vårdag 1947 höllde han bensin på vraket, som stod på 3 meters djup, och satte eld på den. Präben brann ner till vattenlinjen. Resterna av vraket ligger kvar på platsen.
- 41) **Motorbåt, boycerare**  
Wäsby tegelbruk, Ytterseeån  
Häby tegelbrukets byggnader står fortfarande kvar, men är sedan en del år nerlagt. Pållarna till tegelbrukets brygga står fortfarande på plats. Invid bryggallarna ligger tegelbrukets motorbåt, som man använt till att draga prämar med invid tegelbruket. Motorbåten är snetsagad, byggd av trä på klänk och är c. 10 meter lång. Byggt för inombordsmotor, vilken dock är urtagen. Motorbåten är försedd med överbyggnad i fören.
- 42) **Präm**  
Åleby tegelbruk, Ytterseeån  
Åleby tegelbruk var under 1700-talet Södermanlands största tegelbruk. Briften lades ner under 1940-talet. Vid dess kvarvarande byggnader ligger en prä. Indast bottendelarna kvar, vilka är byggda av trä på travell. Präben är också försedd med innergarvning. Präben är c. 18 meter lång.
- 43) **Jakter, värtajakter/dyrstajakter**  
Kyrkviken, Stallerholmen  
Intill några årtionden på 1900-talet hade fastigheterna Stora Åreby och Sundby i Stallerholmen egna värtajakter för gårdarnas behov. Fastigheterna hade gemensam brygga i Kyrkviken i Stallerholmen. Dessa värtajakter har sjunkit i bryggans närhet i nämnda vik. År 1945 ansläppte Stallerholmens kommun en badplats invid den f.d. bryggan. På den utstakade badplatsen ligger ett par värtajakter i form av brädhögar. Kommunens folk drar upp resterna sedan 1945 för transport från platsen. Diverse lösvirke kastas in i en årtidslagen vass. Värtajakterna finns således inte kvar.
- 44) **"Ringösvraket"**  
Ringögrundet, Prästfjärden  
Dette vrak lokaliserades av en dykare år 1969 på västsidan av södra Ringögrundet. Vraket består av en brädhögar som är utspridd efter grundets västida, varför några måttuppgifter ej ställt att få. Bygget har rapporterats till SSM. Av ett senare tillägg framgår att det skall röra sig om ett segelfartyg med hjälpmotor byggt i trä. Eventuellt kan fartygsnamnet vara MARIA och ha förlisat på 1890-talet. Position: N 59° 18' 48" O 17° 31' 37".
- 45) **"Adelsövraket"**  
S Adelsö, Björkfjärden  
Dette vrak lokaliserades av en dykare år 1969 på Adelsöns 0 sida vid södra Adelsö. Vraket ligger i vasskanten på 5 meters djup. Vraket är byggt av trä och 15 - 20 meter långt. Det är enbart spanten som sticker upp ur leran. Position: N 59° 20' 18" O 17° 31' 37".
- 46) **"Rilholmsvraket"**  
S Adelsö, Björkfjärden  
Dette vrak lokaliserades av en dykare år 1969 vid Rilholmen på S Adelsö. Av vraket återstår spant och en del av bordläggningen. Vraket är c. 15 meter långt och byggt av trä, och ligger på 2 meters djup. Position: N 59° 20' 06" O 17° 31' 74".
- 47) **Slup**  
Bredgrund, 0 Sundbyholm  
I en notis i Nya Dagsnyttaren nr 99 år 1872 står att läsa att en slup med hemort i Småland lastad med malm den 13/11 1872 under en okäntstard storm förläste vid Bredgrund på fjärden Stäckens 0 sida. Genom muntlig tradition av en dam, född 1899, boende på en intilliggande holms framgår att endast en förläsnig i området hade skett efter 1860-talet. Förläsningsplatsen vid Bredgrund utpekades. Vid dökning efter anträffades vraket omkring. Vraket byggt av trä hade gått på ett grund utaför Bredgrund. Vraket rättes upp till 13,5 meter långt och 2,8 meters bredd. Fartyget är försedd med innerspärning. Järnholm ligger fortfarande kvar ombord. I aktern ligger kähugans tegel kvar. Avhängsort och destination okända. Position: N 59° 27' 5" O 16° 36' 03".

- 35) **MERCURIUS, målarsjakt**  
Sverthäll, Årbogån  
I Årboga rådstuarkärr arkiv för 1727 framgår att skepparen Eric Jahlberg avlägger sjöförklaring kring med anledning av att det fartyg han fört, rådmannen Johan Schaeffs extra målarsjakt MERCURIUS, sjunkit vid Sverthäll den 13 augusti 1727. Skeppare Wahlberg hade kommit från Stockholm med full last av diverse gods, någon specifikation på lastens innehåll finns ej. Av sjöförklaringen framgår att han haft ett svårt väder hela resan. Bäckgrundet har gått förlorat, liksom skotens jolla med tillbehör. Invid Sverthäll i Årbogån finns ett en smal passage, där det oftast är strikt vatten. På denna plats måste manövrerande uppblåsa för att dra ut fartyget uppåt denna passage. Skeppare Wahlberg har trots det hårdt väder inte behövt pumpa jaktan en enda gång. Innan Wahlberg och en skepparekollega gick för att uppblåsa draghjälptillsäggs pumpen ytterligare en gång, men jaktan var fortfarande torr. När de efter någon timme återkom till tilläggsplatsen stack enbart masten upp på jaktan MERCURIUS. I sjöförklaringen antar skeppare Wahlberg att riktör och annan ohvra göast väl på jaktan. Han har en längre tid beklagat sig hos rådmannen Schaeff för att ohvra ombord, utan att han fått något gjort åt detta. Under den efterföljande vintern bärgas fartyget.
- 36) **Motorbrän**  
Stensholmens 0 sida, Årnesund  
I skerpt ur Strängöns Tidning 27/4 1921:  
I å måndag eftermiddag (25/4) inträffade ett haveri i Grantjärden i närheten av Årnesund, därvid en motorbrän förläste. Präben, som var lastad med tegel, var på väg från Häby tegelbruk (Häby tegelbruk i Kokopings?) till Årnesund vid Strängösa. Under resan började präben plöteligt lätta svårt. Man satte omedelbart kurs nor lund, men p.g.a. att vattnet steg i motorrummet, stannade motorn, varefter präben sjönk vid Lågstjärnen (Stensholmens). Den kom emellertid ganska nära land, så att den står på grunt vatten. Besättningens 2 män, tog sig i land i jollen samt medföljde på tisdagen angåräret ÅRNS till Stensholmens. Präben, som fördes av sin Ärare, en skeppare Nyström från Stensholm, är försäkrad för 10.000:-. Lasten äges av dir. Alb. Andersson, Strängösa. Anledningen till olyckan torde vara, att präben ej varit stark nog att bära pålastningen av motorn, som var nyinsatt för i år.
- Fiskare Lars Widlund är uppvuxen på den intilliggande Gisselholmens. Han minns olyckan mycket väl. Motorbränen bärgades med dykarhjälp efter 1 år. Widlunds far, och senare han själv, brukar läggs nät på förläsningsplatsen både före och efter olyckan.
- 37) **VIVI, rosnöjag**  
Toppviks fyr, Tosterön  
Fiskaren Lars Widlund, född på Gisselholmen invid Årnesund, berättar att familjen både två seglande skrothandlarbröder boende hos sig vintern 1940-41. De innehade rospisgen VIVI, som de under vintern hade upplagd vid nuvarande Toppviks fyr. Fartyget pumpades regelbundet under vintern. På väskanten försvann först den som bröders och snart därefter också den andre. VIVI låg åter efter omvänd kvar på sin plats. Efter en kort tid sjönk hon på 3 meters djup. Hon underkärktes i maj 1979 varvid jag konstaterar att behöriga sida hjälpligt står upp. Bottenpartiet står också på sin plats. Masten ligger som en brädhögar runt vraket. Hon är byggd på järnspant.
- 38) **IMVO, präma**  
0 Kolsundet, Stallerholmen  
Prämen IMVO byggd av ek och furu skepnades i Stockholm 27/10 1920 efter att ha införts från Finland. Redare och befälhavare är Åils Johansson bosatt i Mariefred. IMVO ligger nu som vrak i viken 0 Kolsundet, på den plats som tidigare lastade ut virke från Kolsundets kronskog. IMVO ligger med fören mot land med aktern rakt ut på 5 meters djup. Fören nedbruten till Kolstanken, medan det övriga vraket är helt.
- 39) **SJÖHÄSTEN, motorfartyg /8679**  
Stenfast, 0 Stallerholmen  
SJÖHÄSTEN ex MARIKA ex HÄMMER 11. Byggt i Hjälmarens docka år 1912 av furu på järnment. Längd 15,55 meter bredd 5,50 meter djup 2,44 meter.  
Köbt av Valentin Nydin 26/10 1946 som MARIKA SJÖHÄSTEN. Nydin är bosatt i Stallerholmen. 6/11 1956 meddelar Nydin till Fartygsregistret att SJÖHÄSTEN upphuggits. Detta har han uppenbarligen ej gjort. SJÖHÄSTEN står i vasskanten vid Stenfast invid Stallerholmen. Enbart järnspanten återstår, med bordläggningen delvis sittande kvar. Hon står på 3 meters djup.

## UR KJELL-OVES VRAKREGISTER I. MALAREN.

- 48) **Partygsvrak**  
På Mikosne-Arån N sida har ett sågverk tidigare varit i drift. Sågverket har inte tillhört de mer betydelsefulla utan här ha haft en lokal ankytning. Sågverket var försedd med en brygga som gick c. 100 meter ut från stranden. Vid den bryggans landfäst ligger ett fartygsvrak synligt i vassbänken. Den är byggd av trä på kravell med järnsant. Fartygsvraket är i ett sönderfallande tillstånd. Position: N 59° 40' 4" O 17° 30' 0".
- 49) **MAZEDA** av Djupetås /6067 3met skonerat Sundbyholms slott  
Byggt i Björnkärs År 1919 av ek och furu på kravell. Längd 25,91 meter Bredd 6,85 meter Djup 2,79 meter. Ej avförd i Fartygsregistret. Senaste noteringen härrör sig från 29/1 1968 då hon köps av Anneli Gerd Jordahl, Stockholm, för 11.000.--. Bårefter har skoneraten vandrat genom många händer.  
MAZEDA kom till Sundbyholm sommaren 1978 och har därefter ej flyttats. Vid lossningen 1979 blev hon läsk och sjösk. Styrrytt och bogepöb står nvan vattenlinjen. Nuvarande ägare lär vara okänd. Inget har gjorts för hennes upptäckande.
- 50) **AGNERA** /4476 motorkruka  
Hon ägs av en skickstunabo, som åkte till Las Palmas med henne år 1972. Han återkom sommaren 1978. AGNERA ankrades då upp invid MAZEDA. Herr Kronofogden utmätte fartyget våren 1979. AGNERA sjönk på sin ankarplats vid midnatten 1979. Styrbords reling ligger under vattenlinjen. Hon ligger fortfarande i denna ställning.
- 51) **Prån**  
Öns brygga tjänstgör som utakningsplats för den där placerade silon. Bryggfästet består av jern som schaktats ut över en sänkt präml. För och akter sticker fram ur grushöjen. Prånen är spetsgattad och byggd på kravell. Motret sitter fortfarande på sin plats. Position N 59° 29' 3" O 17° 22' 0".
- 52) **Prån**  
Prånen användes för att bunta timmer på vid sågverket, som var i drift till 1956. Prånen var ett fyrkantigt flytbyggs speciellt byggt för detta ändamål av ett par män som var anställda vid sågen. Om bord på prånen fanns en såndkulemotor och en 5 hkr Deutator, som satt kvar när prånen sedermera sjönk. Nu återstår enbart en brändbör.
- 53) **JOSEFINA**, jakt /1087  
Gröndal, Överselö  
Byggt av ek år 1864 å Stenungas Varf. Längd 16,55 meter Bredd 5,0 meter Djup 1,99 meter. Fartyget, som var hemmahörande på Gotland, låg och kryssade N Strängnäs för motvind på färd till Kungälv med slipsten. Angfartyget AKS, hemort Västerås, skär hennes kurs och rannade henne midskotts. JOSEFINA sjönk på 2 minuter. Alla ombordvarande kladdade sig. JOSEFINA härjades efter att på veckor och iständades vid Visbolmens Slip i Strängnäs, varefter hon inköptes av sjökapten Carl Johan Andersson i Strängnäs. Andersson satte aldrig henne i fart utan använde henne som flytande vedförråd i Strängnäs hamn. 15/2 1926 meddelar Andersson till Fartygsregistret att JOSEFINA ligger som vrak vid Gröndal, Överselö. Efter muntlig tradition av personal vid Årstadet där under 20-talet framgår att jakten lades upp vid grustaget med aktern mot land, varefter man schaktade grus över henne för att få en större plan framför grustaget samt för att få bättre angräpningsmöjligheter för anlöpande fartyg.
- 54) **AMDE**, slup /1757  
Lambavårjärden  
Byggt av ek och furu på klink okänd år. Längd 20,04 meter Bredd 6,80 meter Djup 1,75 meter. Förbygdes i Klinkarens Docka år 1896. Villhör år 1894 skepparen August Sjölin som satt i Läppe Vingåkers å. År 1899 säljes hon till Hans Erik Thörén som satt i Stockholm. År 1910 säljes hon till skeppare Lars Maclean, bosatt i Stockholm. År 1917 säljes hon till krosshandlare Anders Skoglund, bosatt i Stockholm. Den 6 Juli 1926 meddelar Lotsstyrelsen att AMDE den 5/7 1926 blivit skänkt på 57 meters djup i Malaren på position N 59° 20' 50" O 17° 47' 45".
- 55) **Prån**  
Innehavaren av torpet Agneund hade en präml, som han bebyggde vid byggerationen av Hjulstadsbron 1951-53. Efter bröna färdigställande lades prämlen upp utanför torpet. Av prämlen återstår nu enbart botnen och akterskotten. Besterna har uppmätta till 18,70 meters längd och c. 4 meters bredd. Prämlen är byggd på kravell av trä.
- 56) **Slup**  
På Mikosne-Arån N sida har ett skrotbåtvarv som bodde hos dem vintern 1940-41 (se 57) även hade en slup. Denna lade man på Mikospens N sida. Även denna sjönk. Vid öckkontroll på den år 1979 visade det sig att även detta vrak är i ett miserabelt skick. Endast aktern finns kvar. Var främre halvan tagit vägen är okänt. Slupens identitet är okänt.
- 57) **CURBRITT** av Hövenåset /6509 3met skonerat Bryggöhlens fyr  
Byggt i Svendborg år 1912 av ek och furu på kravell. Längd 24,44 meter Bredd 6,52 meter Djup 2,27 meter. Köpt av skeppare Lars Ragnar Johanson, bosatt i Hövenåset. 10/12 1957 meddelas till Fartygsregistret att hon blivit läsk och förlist nära Bryggöhlens fyr i fastliden till Knabbing med last av foderavete. Samtidigt läckage efter isgång eller läsk på propellerhyllan. Skeppare Johanssons hustru meddelar per telefon att fartyget skall bärgas under våren eller sommaren 1958. Fartyget har bärgats och ligger sedan 1978 som vrak i Knabbingjärden, snl. Svensk Sjöfartstidning nr 47/1974 sid. 26-27.
- 58) **MAGDALENA**, jakt  
Västerås, Björnkärsjärden  
Excerpt ur Westmanlands Läns Tidning nr 52 29 december 1853:  
Sistlidna Juldag (23/12 1853) meddelades den för flere medlemmar av vår handelskorps meddelande underrättelsen, att en från Stockholm avgången målarejakt, tillhörig handelsbolaget J.S. Mark & Co i Västerås, sistlidna fredag på förmiddagen med hela sin last, 700 tjr snalt, några teglar Årsack, några Instager av socker och sirap samt en icke betydlig kvantitet pottaska, under stormen sjunkit å norra Björnkärsjärden i trakten av Högerön, och har tyvärr sedermera bekräftelse ingått om olycksbändelsen, vilken under denna tid är så mycket bedrövligare, som saltförråderna här på platsen äro öfvermåttade och priserna stegrade till en oronlig höjd. Vad som emellertid utgör en hjälp är att, oaktat den stora förlusten av 17 å 18.000 Rikr Dygd, ej några rubningår i affärsvärldens hänsyn komma att inträffa. Av den dyra saltlasten tillhörde nämligen 400 tjr herr Mark & Co, 200 tjr herr A. Roman & Co, 100 tjr herr S. Poman samt pottaskan herr A.V. Sundin & Co. Jakten, som bogserades av Ängaluppen KALIFORNIA, sjönk med sådana hastighet, att man knappat hade tid att lossabogsering-trossen, och att manskapet å jakten med möda haunn rädda sig i den båt, som var den samma följaktik.
- Under denna resa var skeppare Öberg befälhavare ombord och jakten var destinerad till Västerås från Stockholm.  
Jakten MAGDALENA av Västerås avgår från Västerås den 23/11 1853 till Stockholm med A.W. Öberg som skeppare. MAGDALENA finns därefter ej ned i Västerås Hamnuppbördsböcker förrän den 29/9 1854, då hon anländer från Stockholm. MAGDALENA skeppmättes i Stockholm den 13/9 1854, efter att ha förbygts i samma stad.  
Jakten FREDERIC ANOLPH av Västerås avgår från Västerås den 16/7 1854 till norra Björnkärsjärden för jakten MAGDALENAS upptäckning. FREDERIC ANOLPH återkommer till Västerås från norra Björnkärsjärden den 29/7 1854.  
Det är således MAGDALENA som förliste på norra Björnkärsjärden. Hon är också bärgad. MAGDALENA kvarblir i Västerås flotta till den 23/6 1856 då hon avgår till Stockholm. Vad som hänt henne därefter är ej känt.
- 59) **LINNEA**, jakt /1757  
Sanda, N Strängnäs  
Byggt i Norrmanö år 1884 av ek och furu på klink. Längd 17,17 meter Bredd 5,42 m Säljes till skepparen Wilo Sander i Strängnäs 24/9 1914. Den 19/9 1923 säljes flytbygget, som nu är omöbrad till präml, till skepparen Carl Ragnar Klåsson i Sanda, N Strängnäs. Klåsson hade tvungen redan då köpt prämlen något år. Samma dag intygas Klåsson att prämlen nu är förstörd.  
Besterna ligger i vattenytan på 0,75 meters djup i stammlinjen vid Klåssons brygga. För och akter saknas. Endast ena sidans bordläggning återstår.  
Omedelbart utanför henne ligger resterna av prämlen KALLE, se under 60).
- 60) **KALLE**, vrån  
Sanda, N Strängnäs  
Pråmlen KALLE har skänkts omedelbart utanför jakten LINNEA med avsikten att Klåsson skulle schakta ut fyllning till en brygga över den. Detta skedde dock aldrig. Prämlen lastaden full med sten ligger nu skänkta. Av henne kan man se en stengrund i vattenytan, varpå en pil väser, och därefter sticker den utfällna prämlen fram.



## UR KJELL-OVES VRAKREGISTER I. MÅLAREN.

- 61) **LOVISA, slup** /1892 Sanda, N Strängnäs  
Byggt i Stockholm av ek och furu på knävell omdet år. Längd 16,69 meter. Bredd 6,9 meter djup 1,95 meter. Skid den 29/11 1904 till skepparen August Pettersson i Krichaund. 8/5 1915 meddelar Pettersson att LOVISA omdrivats till präma, varföre hon avföres ur Fartygsregistret. Prämen skiljes till Carl Edgar Klåsson i Sanda, N Strängnäs o. 1917. Straxt därefter skiljes hon sig på botten utanför Klåssons hus i Sanda på 1,5 meters djup. Vraket undersökes den 11/5 1980. Med hjälp av en traktor med vinsch drages hon upp på stranden för upphuggning. Uppmätt i sitt nuvarande tillstånd till 17,70 meter.
- 62) **Präma**  
Prämen sjönk N Sanda skär år 1912 i samband med ett en kraftledningsstolpe resten skär. Prämen ligger på 1,5 meters djup och är till största delen sönderbruten. Position: N 59° 25' 1" O 16° 58' 5".
- 63) **Präma**  
Enl. uppgift från Klåssons kompanjon, som började hon honom år 1918, hade prämen lastats med grus en kväll 1917. På morgonen därpå var prämen borta. Den hade sjunkit med sin gruslast under natten. Vid dykkontroll på hemmet den 10/5 1980 konstateras att prämen är tämligen hel, även om vrakets kvalitet är dåligt. En fyrkantig pumptäck står kvar i prämen. Längden är uppmätt till 17,00 meter och bredden till c. 4,00 meter. Höga punkten under ytan är 2 meter.
- 64) **Präma**  
Prämen ligger i stjernlinjen vid varvets N gåvel. Prämen är c. 18 meter lång och mycket trasig. Prämen har sprängts vid ett tillfälle när en sliten anordning råkade hamna mellan vraket och land.
- 65) **Präma**  
N trättpricken N om Stenby, N Strängnäs  
Prämen är byggd av järn och väger 80 ton. Prämen har använts vid arbetet på Strängnäsbron år 1935. Prämen var lastad med muddar när hon sjönk på den plats hon nu ligger på. Menckepet förde till inledningsvis bärga prämen med hjälp av 4 andra prämar, som höll på att sluta med 4 fyra vrak till. Därefter spikade man igen henne och försökte lyfta henne med luft. Upp kom prämen med en väldig fart, varföre hon vände och sjönk igen. Man senlade då ihop resterande dykarnit från arbetet med bron, sammanlagt 52 kg, och avfyrade på prämen. Kvar blev en skrotbög och en hög munder. Resterna ligger på 4 meters djup. Området domineras av en mängd förvridd plåt. I allt detta finns ett fisknät invirat. Ytterligare dyk på platsen avrådes.  
Position N 59° 24' 11" O 17° 00' 80".
- 66) **nellarejakt**  
Excerpt ur Post -& Inrikes Tidningar 1752:88  
Partya, ockst namn, hemort Västerås, Last: fabriks -& Ostindiska varor, full last, samt Victualie och "hunnegods. Förslagsdatum 2/11 1752.  
Fartyget, vilket var tillhörigt Västerås stad, hade lyckligt undgått den starka stormen då det kl. 9 om aftonen, i Västerås hamn, antändes av en obekant värdeld, varigenom både fartyg och lastdelar av lasten, utan att kunna någor sådane skada, innan kl. 11 alldeles i saks lades, varvid många både större och mindre skeds lidit.  
Västerås Måstufurätte drabok 4/11 1752  
Inkom Stadsfiskalen Johan Nording med förfrågan om huruvida undersökningen & rådmannen Abraham Hülphers fartyg uppkomna elden skulle handläggas vid Måstufurätten eller Kämmanstättan.  
7/11 1752 införes i ämboken att undersökningen skall handläggas vid Måstufurätten. Därefter följer själva undersökningen.  
Västerås Stadabibliotek har en stor samling Kullperians, där han på intet sätt berört sin egen person. Varken dagboksanteckningar eller korrespondens innehåller något om honom själv. En volym innehåller notiser ur dagstidningar, där han med 1 rad noterat notisen i Post -& Inrikes Tidningar nr 88.  
Bävarande hamnområdet är nu utfyllt till större delen. Den annu öppna delen, nuvarande Tullhuakajen, har vid ett flertal tillfällen muddrats.
- 67) **Motorbåt, arbetsbåt**  
Ebjörnsund  
Motorbåten ligger efter vaskanten invid f.d. Ebjörnsunds skär. Motorbåten har sannolikt använts till att flytta prämar med inviad skäpverket. Båten är c. 7 meter lång, spetsgattad och bygd på klink. Motorbåten är byggd på inombordsmotor, vilken dock är urtagen.

66) Präma

Prämen erhållas av en Oktnöbo 1930 utan kostnad. Oktnöbo bodde då i torpet Vecckhålsvikern, Oktnönd Vecckhålsvikern. Prämen bestredes till grustransportor under ett par år, varföre den lades upp i Vecckhålsvikern. Där har den legat alltsedan dess. För -& återstod sticher fortfarande upp ur vattenlinjen. Resterande delar ligger som en brådskog runt Kjöfstocken. Position N 59° 30' 3" O 17° 6' 15".

69) Präma

Vid ett tillfälle under 1930-talet fick man läsk på en gruslastad präma vid sasetaget vid Ejuvudden. Men lyckades lossa lasten, varföre man länspumpade prämen. Under natten lades hon efter strandkanten för att på morgonen nästa dag ha sjunkit. Bottenlutningen går på platsen, en sträcka på 100 meter, går indrätt ner till 16 meter. Vattnet är kolavart från 5 meters djup. Prämen antråffades inte vid vårt dyk där. Endera ligger prämen på 16 meter eller har hon tagits upp.  
Position c. N 59° 30' 5" O 17° 4' 5".

70) Präma

Efter Aspöns ostsida har man haft ett flertal grustag fram till 1930-talet, liksom efter Måvudden. År 1925-24 sjönk en präma byggd av ek vid dåvarande grustaget på Måvudden. Efter att grustaget legts ner byggdes där några sommarhus. Innehavaren av huset innanför prämvraket senare ett detta låg i vägen, varföre han år 1947 släpade upp detta på land för att bygga upp denna.

71) Präma

En segelklubb besöker nu Askholmen och klubbholme. De har ställt inordning en hamn med en vågrytare. Vågrytaren är en jordbank som flykts ut i sjön. De yttre 15 metarna består av en kravellbyggd sankt präma. Prämen är 4,90 meter bred och har flyttas ned jord, varföre man planterat träd i den!

72) Präma

Prämen tillhörde utpräglingen firma som byggde bron över Stallarholmsundet. Efter arbetets färdigtställande c. 1960 skänktes prämen till en person i samhallet. Efter ett par år var prämen rätt kraftigt läsk, varföre den sänktes vid Sundby tegelbruks brygga. Prämen har mätta till 17,6 m x 4,6 m och ligger en 8 meter under ytan.

